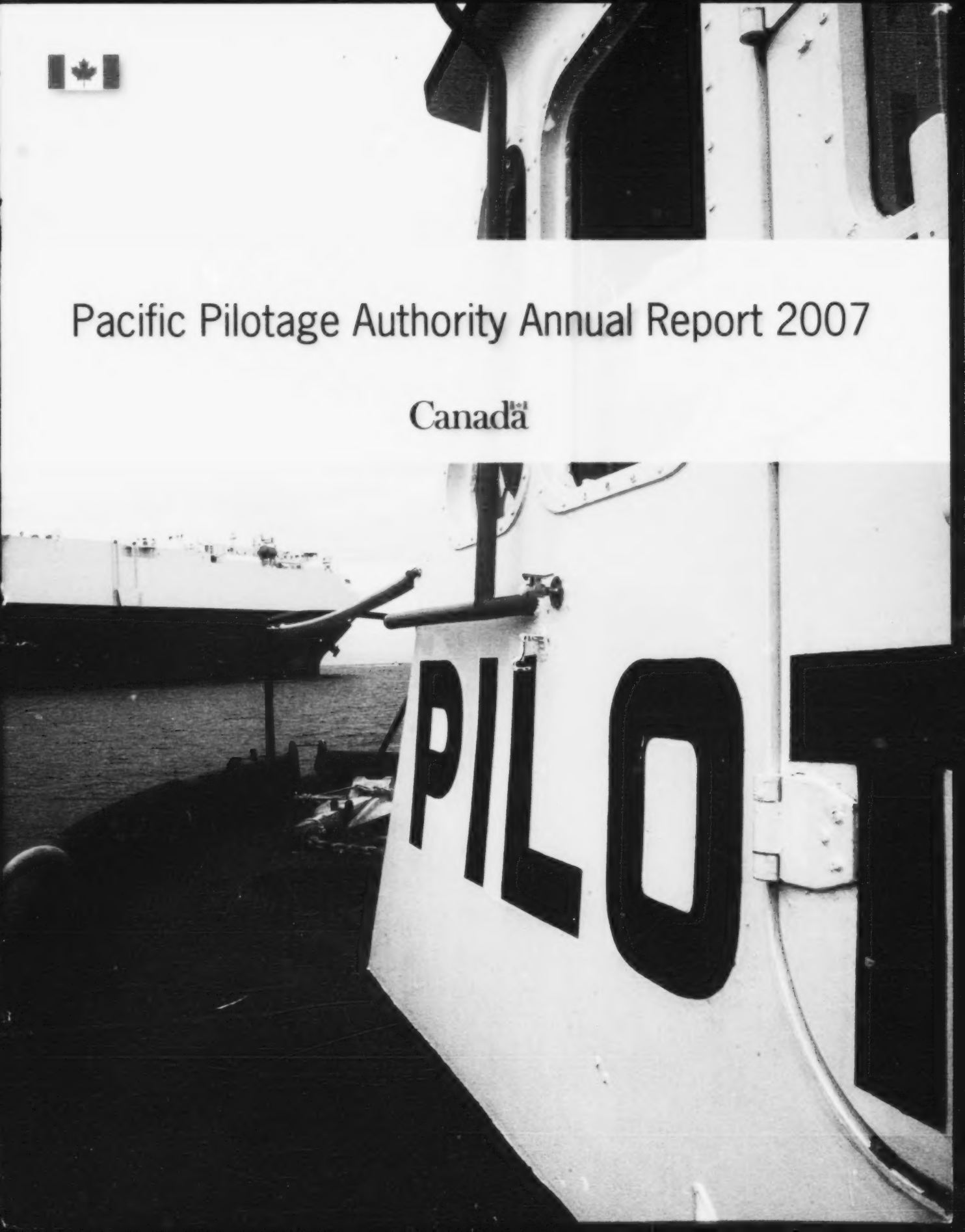
Pacific Pilotage Authority Annual Report 2007

Canada



BOARD MEMBERS

Mr. David Gardiner
Chair*

Mr. L. Michael Berry
Member*

Mrs. Lorraine Cunningham
President
Cunningham Group
Member*

Captain Jack Davies
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

Mr. Ulf Eriksen
Vice President and General Manager
Star Shipping (Canada) Ltd.
Member

Captain J. I. MacPherson
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

Ms. Rohays P. Reid
Member*

MANAGEMENT

Kevin Obermeyer
President and CEO

Bruce Chadwick
Director of Finance

Adrian Cormier
Director of Marine Operations

Michael McGuire
Dispatch Manager

Diane Street
Corporate Secretary

Pat Van Den Bosch
Manager of Accounting

WEBSITE:
www.ppa.gc.ca

OFFICES:

HEAD OFFICE:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

tel: 604.666.6771
fax: 604.666.6093 dispatch
fax: 604.666.1647 administration
email: info@ppa.gc.ca

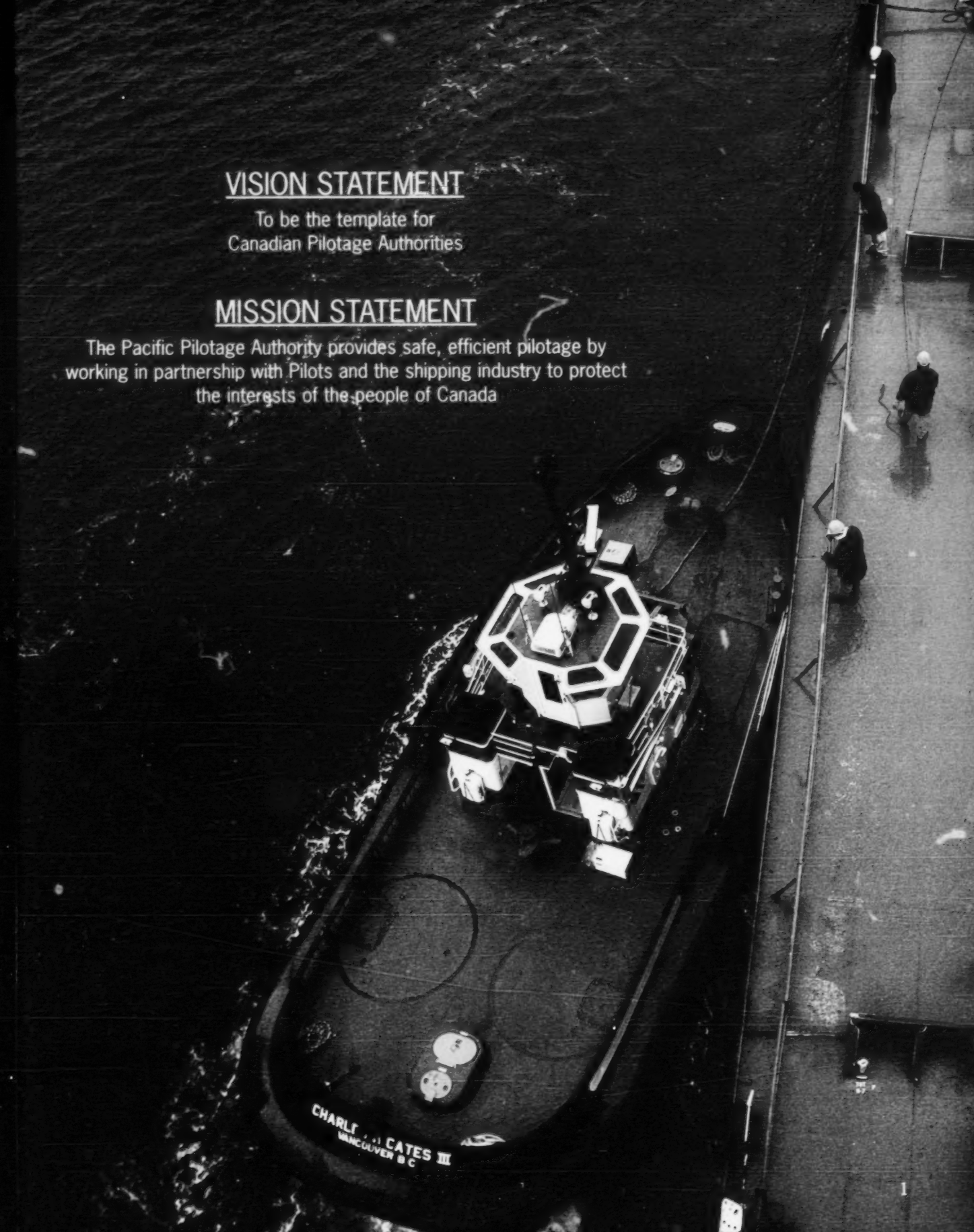
DISPATCH OFFICES:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

211 Dallas Road
Victoria, British Columbia
V8V 1A1

PILOT BOARDING STATIONS:
Sandheads, off Steveston
Brotchie Ledge, off Victoria
Cape Beale, off Port Alberni
Triple Island, off Prince Rupert

*denotes member of Audit Committee

ALL PHOTOS COURTESY OF DAVE ROELS


VISION STATEMENT
To be the template for
Canadian Pilotage Authorities
MISSION STATEMENT
The Pacific Pilotage Authority provides safe, efficient pilotage by
working in partnership with Pilots and the shipping industry to protect
the interests of the people of Canada
CHARLES CATES III
VANCOUVER B C

WE TAKE PRIDE IN OUR WORK,
WE TAKE PRIDE IN OUR WATERS.

Objectives:

1. To provide safe, reliable and efficient marine pilotage and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.

2. To provide the services within a commercially-oriented framework, directed toward maintaining financial self-sufficiency, through tariffs which are fair and reasonable.

3. To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.

4. To promote sustainable practices within the Authority and contribute to Government's environmental, social and economic policies as they apply to the marine industry on the Pacific Coast of Canada.

Values

1. Honesty/Integrity – We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2. Positive Stakeholder Relations – We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3. Service Quality – We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4. Accountability/Responsibility – We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5. Adaptability and Innovation – We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

FURUNO
PACIFIC PILOT
ON

Strategy

Corporate Objective #1

Strategic Goal #1:

Corporate Objective #2

Strategic Goal #2:

Corporate Objective #3

Strategic Goal #3a:

Strategic Goal #3b:

Corporate Objective #4

Strategic Goal #4:

CHAIR'S REPORT

Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Tower C, 25th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

I am pleased to report that in 2007 the Pacific Pilotage Authority was successful in two of the most critical areas. A record high incident-free performance level was achieved, and financial self-sufficiency attained with the delivery of a modest surplus. These significant achievements reflect a concerted effort on the part of the Authority's Executive, Management and Staff to continually improve all aspects of the operation.

In addition to a strong operating performance, advances were made in a number of key strategic and business areas.

The Authority took steps to improve the oversight capabilities of the Board through training, skills identification, and the extensive use of Director-chaired sub-committees. Improvements in financial reporting and controls were introduced, with emphasis on financial planning and fiscal management.

An enterprise-wide risk management (ERM) assessment was conducted and the results will form the basis for future management goals and objectives.

Strong, positive dialogue was maintained between the Authority and its various constituents, with the result that negotiations with the Coast Pilots and the Chamber of Shipping were successfully concluded without disruption.

Emphasis was placed on obtaining a better understanding of the conditions and trends affecting the shipping industry. The Authority will use this information to continually seek to improve its service delivery model and to ensure that it correctly anticipates and reacts to changes in its client's business environment and resulting service requirements.

In 2008 the Authority will provide further service improvements with the integration of two new state-of-the-art pilot boats and the introduction of new information management technology.

With the continuing support of industry in 2008 and beyond, the Authority will sustain its financial self-sufficiency on a sustainable basis while continuing to meet existing and anticipated needs of industry in an exemplary manner.

Respectfully submitted,

David R. Gardiner
Chair

January 31, 2008

Honorable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Tower C, 29th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

We are pleased to submit our Annual Report for the year ended December 31st 2007.

If I were to choose one word for 2007 it would have to be "consolidation". We entered 2007 with the clear objective of improving our overall financial position, having ended the previous year with a small deficit of $392,000 after the exclusion of the launch replacement fee.

We are very pleased to report that the management and staff of the Authority rose to the challenge and achieved the objective by ending 2007 with a small surplus of $197,000. We achieved these results by tightening the fleet transportation budget and by making block purchases of air travel tickets and by using the Pine Island Station more effectively. This will be further consolidated over the next three years by working in partnership with the industry to increase our investments to $2.5 million or five percent of revenue.

On the operational front, we continued our training programs with apprentices and senior pilots attending courses year round in both full Mission Bridge Simulators and Ship Models' facilities. In addition, simulations were run for the new container terminal in Prince Rupert to determine tug and handling requirements prior to the first ship arriving. We believe that these ongoing training and simulation programs were key elements of our success in lowering the number of incidents to the present level. With just seven minor incidents in 13,012 assignments for 2007, we have set a new record low and look forward to the day we can report a 100% success rate from our present 99.95%.

In the latter part of the year we entered negotiations with the BC Coast Pilots and are extremely happy to report that using our model of "full-engagement" the agreement was settled without going to final offer selection (FOS). By using the "full engagement" model, the Marine Industry, through the Chamber of Shipping, was kept fully apprised of the developments and gave their support for the agreed to changes.

Overall we feel strongly that we are meeting and in most cases exceeding our mandate of providing a safe and efficient marine pilotage service and look forward to an exciting 2008 with the delivery of our two new pilot launches. I would like to thank the Board of Directors, Management and Staff of the Authority as well as the dedicated and professional pilots who have so ably worked to make the operation the success it is.

Respectfully submitted,

Kevin Obermeyer
President and Chief Executive Officer

January 31, 2008

XICHANGHAI
PANAMA

TRAFFIC

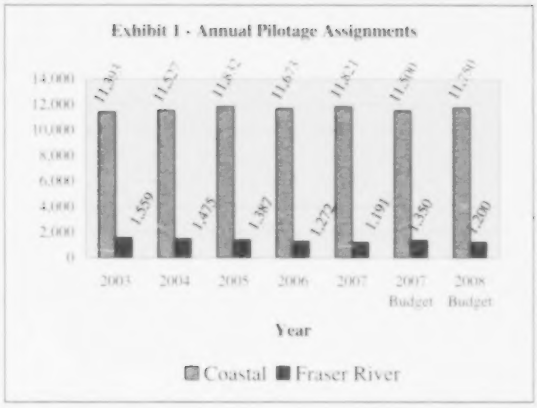
The Authority's basic measure of output is the number of pilotage assignments performed which are remaining fairly comparable from year-to-year. Cruise ship activity is the biggest contributor to a seasonal upswing during the May to September months.

Certain trips require the services of a second Pilot mainly due to the fact that these trips are in excess of eight hours. Safety considerations remain paramount and the Pilot is allowed to work a maximum of eight hours before an appropriate rest break. Many cruise ships heading north or south fall into this category, along with certain northern assignments, such as Kitimat and Stewart.

Coastal assignments were performed by 104 entrepreneur Pilots who contract their services to the Authority. During 2007, the Authority performed 11,821 coastal assignments, which is a one percent increase from the prior year.

Fraser River assignments were performed by eight employee Pilots. During 2007, the Authority performed 1,191 River assignments which is a six percent decrease from the prior year.

Western Canada will continue to be an important source of raw materials for Asian manufacturers, and the West coast will be a key conduit for the importation of manufactured products for the North American market.



The Authority categorizes its assignments into four key traffic areas. These are the Port of Vancouver, Vancouver Island, Northern and Fraser River.

The Port of Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing sixty-seven percent of all coastal assignments performed by the Authority.

In total, trade through this port increased to 82.7 million tonnes, which represents a four percent increase over the prior year.

Vancouver Island assignments accounted for eleven percent of the Authority's coastal pilotage assignments.

The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounted for ten percent of coastal assignments. This is a two percent increase from 2006 and mainly attributable to increased cruise ship calls and a new container terminal in Prince Rupert. Additionally, traffic through Kitimat increased by thirty assignments.

Fraser River assignments continued a downward trend, dropping by six percent from the previous year. As a reminder, the Fraser River requires the services of a coastal Pilot for the transit from Sandheads to Brotchie and other BC Coastal Ports. This area also represents ten percent of the Authority's total coastal traffic.

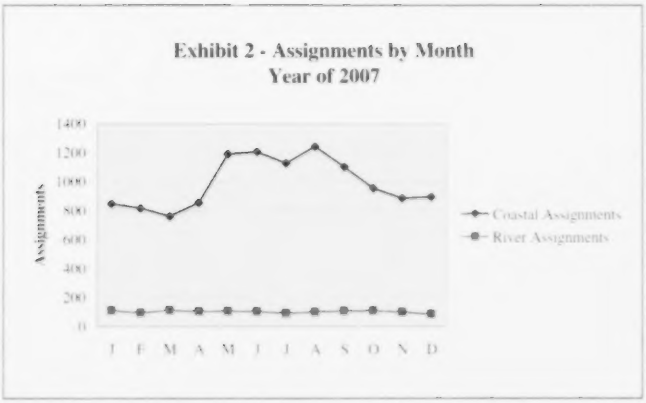


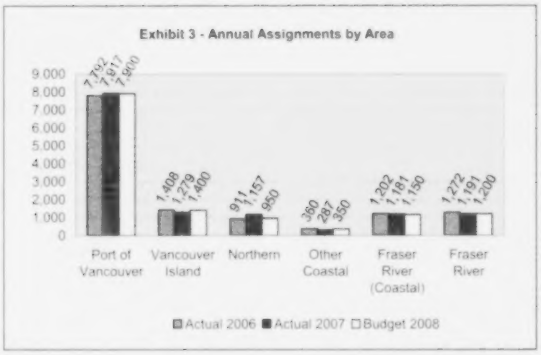
Exhibit 2 shows the pilotage assignments by month for the year of 2007. This chart highlights the impact of the cruise ship sector on coastal assignment levels during the May to September months.

FINANCIAL RESULTS 2007

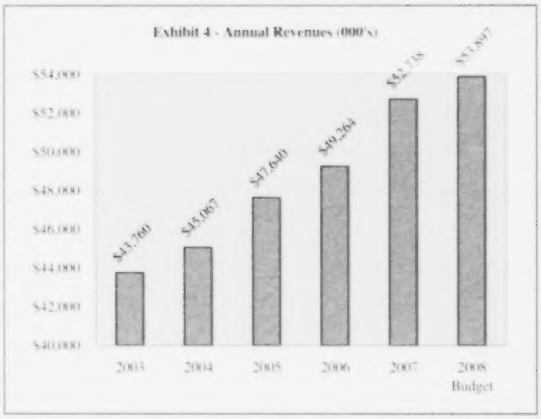
For the year of 2007, the Authority posted a net income of $1.566 million which represents three percent of annual revenues. This result is comparable to the net income of $1.032 million from 2006.

Included in the annual revenues for 2007 is $1.369 million generated by the launch replacement fee. These revenues are generated by a $180.00 charge per boarding that is intended to finance the pilot launch construction program. The launch replacement fee was mutually agreed upon with industry and will remain in place until the launch construction program has been fully funded, expected in 2012.

Readers are reminded that if the launch replacement revenues are taken out of the three percent net income mentioned above it decreases to less than half of one percent.



For 2007, coastal pilotage revenue ended above budget mainly due to increasing size of vessels. The average unit charge for 2007 increased by six percent over 2006. Additionally, coastal assignment levels exceeded budget by three percent. The increased assignment levels also led to favourable travel and launch revenues. Fraser River pilotage revenue is unfavorable to budget in relation to the decrease in traffic.



On the expense side, the favourable coastal pilotage revenue was offset by increased payouts to contract pilots. Employee pilot wages were favourable to the budget mainly due to a retirement during the year. The 2007 budget included $380,000 in major repairs for three pilot launches. The scope of these repairs changed during the year mainly due to a major refit being re-scheduled for 2008, resulting in a favourable adjustment of $257,000. Other expenses, which are mainly overhead items ended the year favorable to budget by $487,000. The largest item included in this number was $270,000 in interest expenses which were capitalized into the launch replacement program rather than being expensed during the year.

Exhibit 5

	Actual 2007	Budget 2007	Variance to Budget	Budget 2008
Revenue Categories ($000's):				
Coastal pilotage	$37,481	$35,010	$2,471	$37,703
River pilotage	$2,303	$2,580	($277)	$2,376
Travel	$5,618	$5,430	$188	$6,008
Launch	$5,847	$5,720	$127	$6,348
Launch replacement fee	$1,369	$1,460	($91)	$1,402
Other income	$120	$60	$60	$60
Total Revenues	$52,738	$50,260	$2,478	$53,897
Expense Categories ($000's):				
Contract Pilots' Fees	$33,647	$31,170	($2,477)	$33,740
Pilot launch costs	$6,010	$6,080	$70	$6,281
Transportation and travel	$4,823	$4,850	$27	$4,968
Staff salaries and benefits	$2,588	$2,540	($48)	$2,700
Employee Pilots' salaries and benefits	$2,053	$2,320	$267	$2,180
Other expenses	$1,193	$1,680	$487	$1,960
Pilot training	$858	$870	$12	$890
Total Expenses	$51,172	$49,510	($1,662)	$52,719
Net Income (Loss)	$1,566	$750	$816	$1,178
Net Income (Loss) excluding launch fee	$197	($710)	$907	($224)

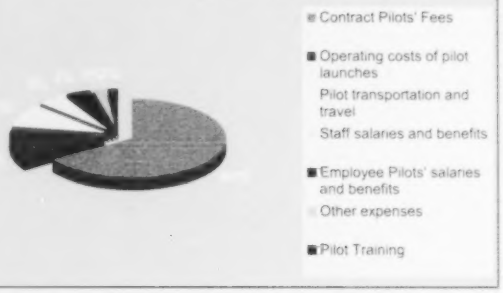
Exhibit 5 displays the details of the major revenue and expense categories along with the 2008 Budget.

As a reminder, since inception in 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.

Eighty percent of the Authority's total annual expenditures for 2007 were covered by either a service contract or collective agreements.

Exhibit 6 compares the major expense categories as a percentage of total expenses for the year of 2007.

Exhibit 6 - Actual Expense Categories 2007



INCIDENT REPORTING

The Authority categorizes incident and accident reporting into three types of investigations. An incident or accident will not be classified until sufficient facts are available to assess the potential for safety improvements and may require on site evaluation or interviews.

Class "A" Investigations

Defines an investigation that has a high probability of improving navigation safety, in that, there is a significant potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "B" Investigations

Defines an investigation that has a medium probability of improving navigation safety, in that, there is a moderate potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "C" Investigations

Defines an investigation that has a low probability of improving navigation safety, in that, there is a limited potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Exhibit 7

Year	Incident Free Assignments	Incidents	Class A	Class B	Class C
2003	99.869%	17	0	4	13
2004	99.907%	12	0	2	10
2005	99.931%	9	0	0	9
2006	99.939%	8	0	3	5
2007	99.946%	7	0	0	7

Exhibit 7 shows the actual number of incidents the Authority has recorded over the last five years.

2007 ACCOMPLISHMENTS

- The seasonal boarding station at Pine Island serviced 366 vessels which is an increase of 52 over the prior year. This station is used primarily by the Cruise Industry and allows them a higher degree of flexibility with their itineraries while transiting our waters.
- All full-time employees of the Authority were surveyed during the year to gauge their satisfaction with the organization and working conditions. The overall staff satisfaction rating increased to 4.1 during 2007 from 3.9 in the prior year. Management's goal was 4.0.
- Fourteen senior Pilots received training at Ilawa, Poland, on the ship model facility.
- Seventeen senior Pilots received training at Star Center, Florida, on the full-mission bridge simulator.
- Four senior Pilots received training at Star Center, Florida, on azipod propulsion systems.
- A simulation program used to train senior Pilots at the Pacific Maritime Institute in Seattle was developed in partnership with the Port of Prince Rupert. This program models the new container dock in Prince Rupert. During the year sixty-eight pilots were trained with the balance of the coastal pilots being scheduled for the 1st quarter 2008.
- A four year service agreement was negotiated with the B.C. Coast Pilots Ltd. which will take the parties to December 31, 2011. This negotiation was based upon a 'full-engagement' model with industry receiving ongoing consultations during the negotiations.
- A Risk Assessment workshop for dispatchers was conducted by the Authority's internal auditors.
- The new launch construction program remains on budget with the first launch scheduled for delivery in March 2008 and the second to follow in September 2008.

LOOKING AHEAD – 2008 AND BEYOND

Pilot Launches

The Authority started construction on two new high speed state of the art pilot launches early in 2007. Delivery of the first vessel is expected during March 2008 with the second vessel following in September 2008. At completion, this construction program will total $8.6 million and will be financed mainly through bank borrowings. The launch replacement fee of $180 included in the Authority's tariff generated $1.369 million in 2007. Industry fully supports this program and receives quarterly updates on construction and financial progress. A project engineering firm has been engaged to coordinate and track the project.

Financial – Tariff Adjustment as of January 1, 2008

With industry support during 2007, the Authority Gazetted and received approval to adjust tariff rates by three percent as of January 1, 2008. This tariff also adjusted the travel and launch rates to account for traffic volumes.

The Authority is also filing a supplementary tariff to fund certain negotiated items from the recently concluded B.C. Coast Pilot Ltd. service agreement negotiations. These items resulted from a mediator's recommendation and have the full support of industry. It is anticipated this tariff adjustment will be in place at May 1, 2008.

Computer Systems

After conducting a worldwide vendor search for pilotage software packages, the Authority signed a contract with a local software vendor during 2006. The vendor will provide a Pilot dispatch and billing software solution. During 2007, the dispatching module was delivered and tested to the Authority's satisfaction. Testing of the billing and accounts receivable modules will continue into 2008. The new computer system is scheduled to be operational during 2008. This software will allow the Authority to offer additional web based services to industry and other stakeholders.

Port Amalgamation

Three ports, Vancouver, Fraser River and North Fraser, announced their amalgamation into one port as at January 1, 2008. The new port will be called Vancouver Fraser Port Authority. The amalgamated port will be positioned to better coordinate port planning and develop new investment opportunities that will facilitate the circulation of goods to and from foreign markets. This new port will undoubtedly have strategic effect on the current traffic patterns so its initiatives will be watched closely by the Authority.

Risk Management

As part of the Authority's safety and security focus an Enterprise Wide Risk Management (EWRM) initiative is currently underway. The process covers every aspect of the Authority's operations and will result in the implementation of a formal risk management plan.

QUALIFIED PILOT CANDIDATES AS AT DECEMBER 31, 2007

During the year of 2007, four coastal Pilots received their Class II licences and four more Apprentices were started during November.

With the intake of the four Apprentices during November the coastal eligibility list was reduced to nil as of December 31, 2007. The Authority has scheduled the next examination session for April 2008 with twenty-eight candidates scheduled to participate.

At December 31, 2007 there are six candidates on the eligibility list for the Fraser River.

The Authority also conducts a familiarization program for interested candidates. This program is limited to 20 candidates currently employed in CSO who participate in order to supplement and upgrade their coastal route knowledge.

The Authority will continue to report on the status of Pilot candidates annually.

REGULAR CONSULTATIONS WITH INTERESTED PARTIES

The Authority's management team continued the annual agency visitation program, meeting with more than seventy percent of active shipping agencies during this year.

For the third year in a row, a customer satisfaction survey was done which inquired as to the level of service the Authority was providing to industry. The overall assessment for 2007 was 4.2. The service levels expected of the Authority are set at 4.0, and have been incorporated into the Strategic Plan.

The Board of Directors of the Authority invites industry stakeholders and representatives of the major ports of British Columbia to visit and present their operations overviews on a regular basis.

The Authority's management team continues to meet with the Chamber of Shipping (COS) representation on a regular basis. During the year a tariff application was presented after receiving written support from the COS. This application proceeded through the process without objections.

The President and CEO of the Authority, attends the Chamber of Shipping's Navigation Services Committee meetings on a regular basis as an invited guest. This enables both parties to resolve issues as they arise.

The Authority continues to be an active member of the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

These financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements, where appropriate. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management maintains a system of internal control designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide relevant and reliable financial information.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee, which meets regularly with management and the auditor. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the transactions and financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.

K. G. Obermeyer
President and Chief Executive Officer

B. D. Chadwick
Director of Finance

January 29, 2008

Auditor General of Canada
Verificatrice generale du Canada

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2007 and the statements of income, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied, except for the change in the method of accounting for financial instruments as explained in Note 2 to the financial statements, on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations and the by-laws of the Authority.

Andrew Lennox, CGA, CMA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Vancouver, Canada
January 29, 2008

Balance Sheet as at December 31 (in thousands)

ASSETS	2007	2006
Current		
Cash and cash equivalents	$ 2,403	$ 1,622
Accounts receivable	4,487	4,816
Prepaid expenses	116	101
	7,006	6,539
Long-term		
Long-term investments (Note 5)	921	1,227
Property and equipment (Note 6)	9,064	4,576
	9,985	5,803
	$ 16,991	$ 12,342
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 4,852	$ 4,906
Bank indebtedness (Note 7)	3,430	310
	8,282	5,216
Long-term		
Employee severance benefits (Note 9)	1,098	1,092
	9,380	6,308
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	806	806
Retained earnings	6,805	5,228
	7,611	6,034
	$ 16,991	$ 12,342

Commitments and Contingencies (Notes 12 and 13)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board of Directors:

Chair: _____ Member: _____

Statement of Income, Comprehensive Income and Retained Earnings for the year ended December 31 (in thousands)

Revenues	2007	2006
Pilotage charges (Note 10)	$ 52,618	$ 49,119
Interest and other income	120	145
	52,738	49,264
Expenses		
Contract pilots' fees	33,647	31,114
Operating costs of pilot boats	6,010	5,598
Transportation and travel	4,823	4,849
Staff salaries and benefits	2,588	2,589
Pilots' salaries and benefits	2,053	2,267
Pilots' training	858	641
Professional and special services	327	290
Amortization	228	228
Utilities, materials and supplies	202	193
Rentals	199	194
Computer services	105	130
Communications	69	64
Repairs and maintenance	63	66
Interest expense	-	9
	51,172	48,232
Net income for the year	1,566	1,032
Other comprehensive income	-	-
Net income for the year and comprehensive income	1,566	1,032
Retained earnings, beginning of the year, as previously stated	5,228	4,196
Change in accounting policy (note 2)	11	-
Retained earnings, beginning of the year, restated	5,239	4,196
Retained earnings, end of the year	$ 6,805	$ 5,228

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows for the year ended December 31 (in thousands)

Operating activities	2007	2006
Cash receipts from customers	$ 52,658	$ 48,382
Cash paid to employees and suppliers	(50,632)	(47,932)
Other income received	182	104
Employee severance payments	(137)	(139)
Cash flows provided by operating activities	2,071	415
Investing activities		
Purchase of investments	(1,008)	(1,476)
Proceeds on disposal of investments	1,314	1,439
Acquisition of property and equipment	(4,716)	(1,279)
Cash flows (used in) investing activities	(4,410)	(1,316)
Financing activities		
Repayment of bank loan	-	(69)
Bank indebtedness	3,120	200
Cash flows provided by financing activities	3,120	131
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	781	(770)
Cash and cash equivalents, beginning of year	1,622	2,392
Cash and cash equivalents, end of year	$ 2,403	$ 1,622
Represented by:		
Cash	$ 178	$ 216
Temporary investments	2,225	1,406
Supplementary disclosure		
Interest paid	$ 100	$ 9

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

DECEMBER 31, 2007

1. Authority and objectives

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the Pilotage Act. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fixed at a level that permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and shall be fair and reasonable.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services in the Fraser River are provided by employed pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act and is not subject to any income taxes.

2. Change in accounting policies

The tariffs of pilotage charges that the Authority charges to vessels subject to compulsory pilotage are governed by the Pilotage Act. With the approval of the Governor in Council, the Authority makes regulations to prescribe tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority.

As set out in the Pilotage Act, the Authority must first publish the proposed tariffs of pilotage charges in the Canada Gazette. Any person who has reason to believe that the proposed pilotage charges are not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency, an entity related to the Authority as a federal organization. In such a case, the Agency must investigate whether the proposed charges are in the public interest, including the holding of public hearings. After conducting the investigation, the Agency must make a recommendation within 120 days from the receipt of the notice of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the Canada Gazette, however, where the Agency recommends pilotage charges that are lower than that prescribed by the Authority, the Authority is required to reimburse any difference between the prescribed charges and the charges recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the prescribed charges. The Pilotage Act stipulates that the Governor in Council may vary or rescind a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs are intended to allow the Authority to recover its costs and fund the acquisition of capital assets.

3. Change in accounting policies

Effective January 1, 2007, the Authority adopted the new CICA Handbook Sections 3855, Financial Instruments - Recognition and Measurement, Section 3861, Financial Instruments - Disclosure and Presentation, Section 1530 - Comprehensive Income, and Section 3865, Hedges. As required by the new standards, prior period results have not been restated.

Under the new standards, financial assets and financial liabilities are initially recognized at fair value and are subsequently accounted for based on their classification. Held-to-maturity financial assets and loans and receivables and other financial liabilities are measured at amortized cost using the effective interest method. Held for trading and available for sale financial assets are measured at fair value. Financial liabilities are categorized as held for trading or other financial liabilities. Unrealized gains and losses on those assets categorized as available for sale are temporarily recorded in other comprehensive income until the gains or losses are realized.

The Authority has made the following classifications:

Long-term investments are classified as held for trading and are recorded at fair value with unrealized gains and losses from fluctuations in fair value recognized in net income in the period in which they occur. Because long-term investments at fair value provides better alignment between the accounting results and how the portfolio is managed.

Accounts receivable, accounts payable and termination, and accounts payable and accrued liabilities and lease incentives, classified as other financial liabilities, are initially measured at fair value, which due to their immediate or short-term maturity, their generation in the ordinary course of operations and are recorded at amortized cost using the effective interest rate method. The Authority is not party to any derivative financial instruments.

The change in accounting policy has been made in accordance with the transitional provisions of Section 3855. On January 1, 2007, the Authority's long-term investments were revalued from a carrying value of $ 1,077,000 to a fair value of $1,218,000. The difference of $141,000 was recorded as an adjustment to the opening balance of retained earnings. The total impact of the change in accounting policy was an increase to the opening retained earnings balance of $141,000.

Section 1530 requires the presentation of comprehensive income, which consists of net income and other comprehensive income. Comprehensive income is defined as the change in equity from transactions and other events from non-owner sources. Other comprehensive income comprises revenues, expenses, gains and losses that, in accordance with primary sections of GAAP, are recognized in comprehensive income but excluded from net income. After having determined that it had no other comprehensive income and no assets in its financial statements, the Authority has decided to comply with the new requirements including the title of its Statement of Income and Retained Earnings which is now the Statement of Income, Comprehensive Income and Retained Earnings, and reconciling the net loss income for the year to become Net income and comprehensive income for the year. Section 3251 includes changes that are consequential to section 1530. The adoption of section 1530 and of the consequential changes in section 3251 had no impact on the financial presentation but no impact on the amounts.

In adopting the new standards for financial instruments the Authority is required to adopt CICA Handbook Section 3865, Hedges. These standards do not have an impact on the financial statements because the Authority does not engage in the types of transactions addressed by this section.

3. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

Cash equivalents

Cash equivalents represent short-term, highly liquid investments and consist of Canadian dollar deposits held at Canadian Chartered banks with a weighted average interest rate of 3.5%.

Property and equipment

Property and equipment are recorded at cost. The cost of assets constructed by the Authority includes design, project management, legal, materials, interest on construction loans, and construction costs. Amounts included in work in progress are transferred to the appropriate property and equipment classification upon completion, and are then amortized. Amortization is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings and floats		10 - 20 years
Pilot boats		25 years
Equipment	communication and other	5 - 10 years
	computers	3 years
Leasehold improvements		10 years or remaining term of lease

Employee future benefits

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees. Management determines the accrued benefit obligation based on the assumption that all employees will not leave the Authority voluntarily before having completed ten years of service. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

Deferred capital funding

Amounts representing the values assigned to property and equipment transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

Pension plan

All eligible employees participate in the Public Service Pension Plan, administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer's contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time, depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

Investments

The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada guaranteed bond portfolio.

Pursuant to CICA Handbook Section 3855, Financial Instruments - Recognition and Measurement, the Authority has elected to designate all investments as held for trading. Consequently, investments are recorded at fair value. Fair value is based on the quoted price of the securities at year-end. Purchases and sales of investments are recognized on settlement date.

Realized gains and losses from the sale of investments are recognized in investment income in the period earned. Unrealized gains and losses from fluctuations in fair value are recognized in investment income in the period in which they occur. Investment income from interest is recognized in the period earned. Investment income is presented net of investment expenses.

Use of estimates

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects employee severance benefits. Actual results could differ materially from these estimates.

Future accounting changes

On December 1, 2006, the CICA issued three new accounting standards: Handbook Section 3862 Financial Instruments – Disclosures, Section 3863 Financial Instruments – Presentation, and Section 1535 Capital Disclosures. These standards apply to fiscal years beginning on or after October 1, 2007 and accordingly will be effective for the Authority on January 1, 2008.

Sections 3862 and 3863 replace Section 3861 Financial Instruments – Disclosure and Presentation, revising and enhancing its disclosure requirements and carrying forward unchanged its presentation requirements. These new sections place increased emphasis on disclosures about the nature and extent of risks arising from financial instruments and how the entity manages those risks. These sections are currently being assessed by management to determine the potential impact on the Authority's financial statements.

Section 1535 specifies the disclosure of (i) an entity's objectives, policies and processes for managing capital, (ii) quantitative data about what the entity regards as capital, (iii) whether the entity has complied with any capital requirements, and (iv) if it has not complied, the consequences of such non-compliance. This section is expected to have limited impact on the Authority's financial statements as its capital consists of contributed capital from the Government of Canada.

(a) Portfolio Investments	2007		2006	
	Fair Value		Fair Value	Carrying Value
	(in thousands)		(in thousands)	
Government of Canada Bonds	$ 501		$ 782	$ 775
Canada Housing Trust Bonds	420		456	452
	$ 921		$ 1,238	$ 1,227

(b) Investment Revenue	2007	2006
	(in thousands)	(in thousands)
Interest	$ 111	$ 76
Gains and losses		
Realized gains in the year	-	2
Change in fair value in the year	(7)	-
Investment management fees	(6)	$ (6)
	$ 98	$ 72

6. Property and equipment

	2007			2006		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
		(in thousands)			(in thousands)	
Buildings and floats	$ 275	$ 215	$ 60	$ 275	$ 199	$ 76
Pilot boats	4,728	1,928	2,800	4,728	1,773	2,955
Spare engines and generators (1)	389	-	389	353	-	353
Equipment						
- communication and other	308	214	94	437	353	84
- computers	250	239	11	273	250	23
Leasehold improvements	97	82	15	97	68	29
Work in progress - pilot boats (2)	5,374	-	5,374	963	-	963
Work in progress - computer system (3)	321	-	321	93	-	93
	$ 11,742	$ 2,678	$ 9,064	$ 7,219	$ 2,643	$ 4,576

1) Spare engines and generators for pilot launch fleet refurbishment.
2) Comprised of design, engines, project management, interest, legal and shipyard construction costs related to the construction of four new pilot boats.
3) Computer software and legal costs relating to a computer system.

7. Bank indebtedness

2007	2006
(in thousands)	(in thousands)
$ 80	$ 310
3,350	-
(3,430)	(310)
$ -	$ -

The Authority has a revolving demand credit facility of up to $1.0 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.75%. The Authority may draw on the facility prior to September 30, 2008. On September 30, 2008, the Authority may request a further one year extension.

The Authority has a non-revolving term credit facility of up to $7.5 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.75% or equivalent to Bankers' Acceptances plus 0.65% at the Authority's option. At December 31, 2007, the Authority was borrowing at the bank's prime lending rate minus 0.75%. The Authority may draw on the facility prior to September 30, 2008. On September 30, 2008, the Authority may request a further one year extension or convert to a term loan to mature no later than September 30, 2013.

Less: current portion

The Authority has another operating credit facility of up to $20.0 million available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate. The Authority has not drawn on the facility at year-end (2006 - nil). The credit facility is available to the Authority to support letters of credit and for general cash or borrowing needs.

	2007	2006
	(in thousands)	(in thousands)
Authority	$ 727	$ 680
Employees	288	268

	2007	2006
	(in thousands)	(in thousands)
Accrued benefit obligation, beginning of year	$ 1,216	$ 1,277
Cost for the year	117	78
Benefits paid during the year	(137)	(139)
Accrued benefit obligation, end of year	$ 1,196	$ 1,216
Short-term portion (included in Accounts payable and accrued liabilities)	$ 98	$ 124
Long-term portion	1,098	1,092
	$ 1,196	$ 1,216

	2007	2006
	(in thousands)	(in thousands)
Pilotage charges	$ 51,249	$ 47,695
Launch replacement fee	1,369	1,424
Total pilotage charges	$ 52,618	$ 49,119

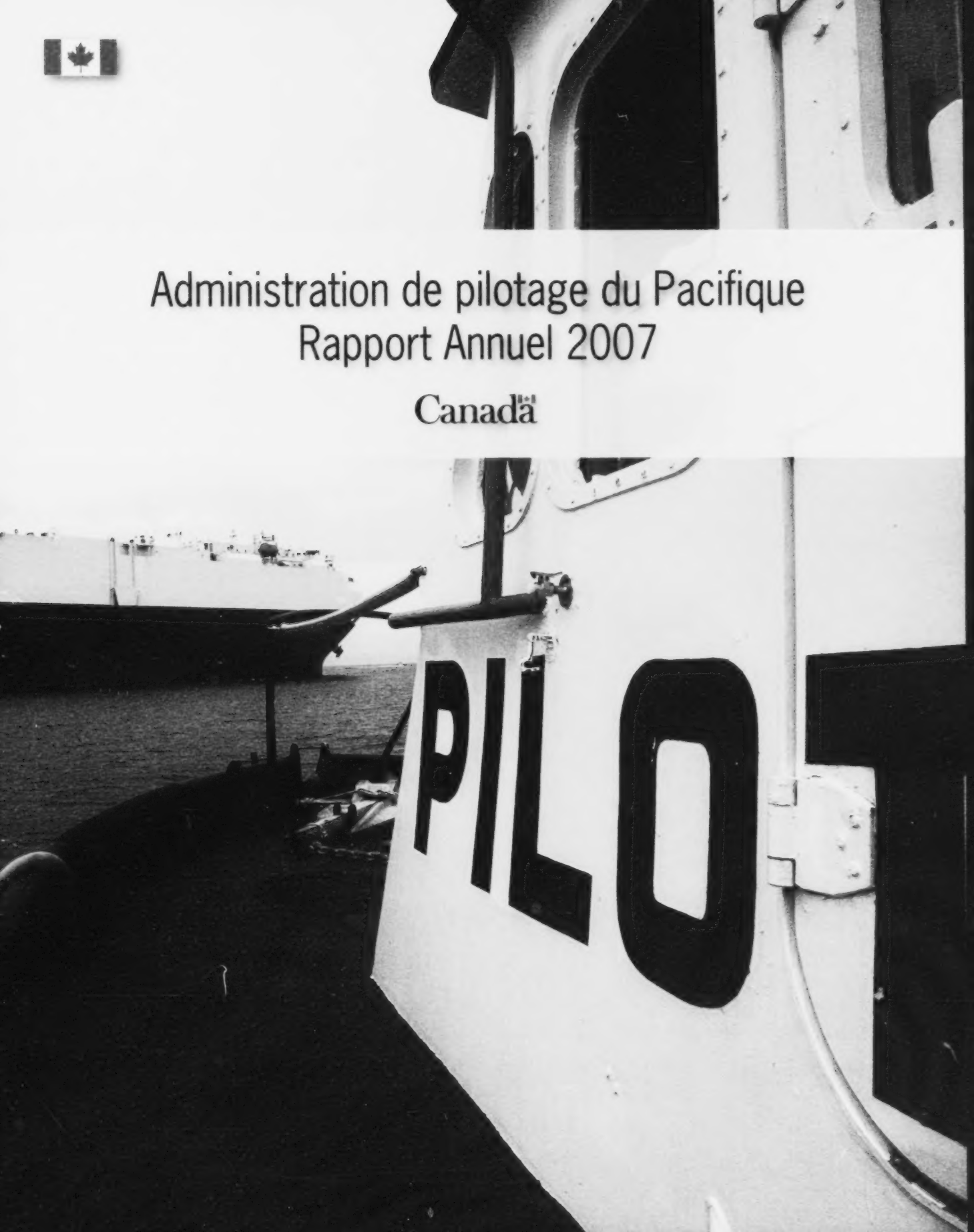
Exhibit 8

Historical Financial Summary
(in thousands of dollars)

	Actual 2003	Actual 2004	Actual 2005	Actual 2006	Actual 2007	Budget 2008
Financial Results						
Revenues	$43,760	$45,067	$47,640	$49,264	$52,738	$53,897
Expenses	$42,047	$45,666	$47,736	$48,232	$51,172	$52,719
Net Income (Loss)	$1,713	($599)	($96)	$1,032	$1,566	$1,178
Financial Position						
Current Assets	$6,767	$5,860	$6,202	$6,539	$7,006	$6,035
Current Liabilities	$4,621	$4,813	$4,779	$5,216	$8,282	$4,500
Working Capital	$2,146	$1,047	$1,423	$1,323	($1,276)	$1,535
Net Capital Assets	$3,614	$3,462	$3,525	$4,576	$9,064	$12,452
Operating Indicators (Actual)						
Average Number of Pilots						
Coastal	100	99	100	96	96	100
Fraser River	9	11	10	9	8	8
Number of Assignments						
Coastal	11,393	11,527	11,832	11,673	11,821	11,750
Fraser River	1,559	1,475	1,387	1,272	1,191	1,200
Average Pilotage Revenue per Assignment (Actual $)						
Coastal	$2,683	$2,727	$2,850	$2,970	$3,171	$3,209
Fraser River	$1,664	$1,683	$1,759	$1,726	$1,934	$1,980

Administration de pilotage du Pacifique
Rapport Annuel 2007

Canada



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. David Gardiner
Président*

M. Ulf Eriksen
Vice-président et directeur général Star Shipping (Canada) Ltd. Membre

M. L. Michael Berry
Membre*

Captaine J. I. MacPherson
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

Mme Lorraine Cunningham
Présidente
Cunningham Group
Membre*

Mme Rohays P. Reid
Membre*

Captaine Jack Davies
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

MEMBRES DE LA DIRECTION

Kevin Obermeyer
Président-directeur général

Michael McGuire
Chef de la répartition

Bruce Chadwick
Directeur des finances

Diane Street
Secrétaire général

Adrian Cormier
Directeur des opérations maritimes

Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la comptabilité

SITE WEB:
www.ppa.gc.ca

OFFICES:

SIÈGE SOCIAL:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

tel: 604.666.6771
fax: 604.666.6093 Répartition
fax: 604.666.1647 Administration
email: info@ppa.gc.ca

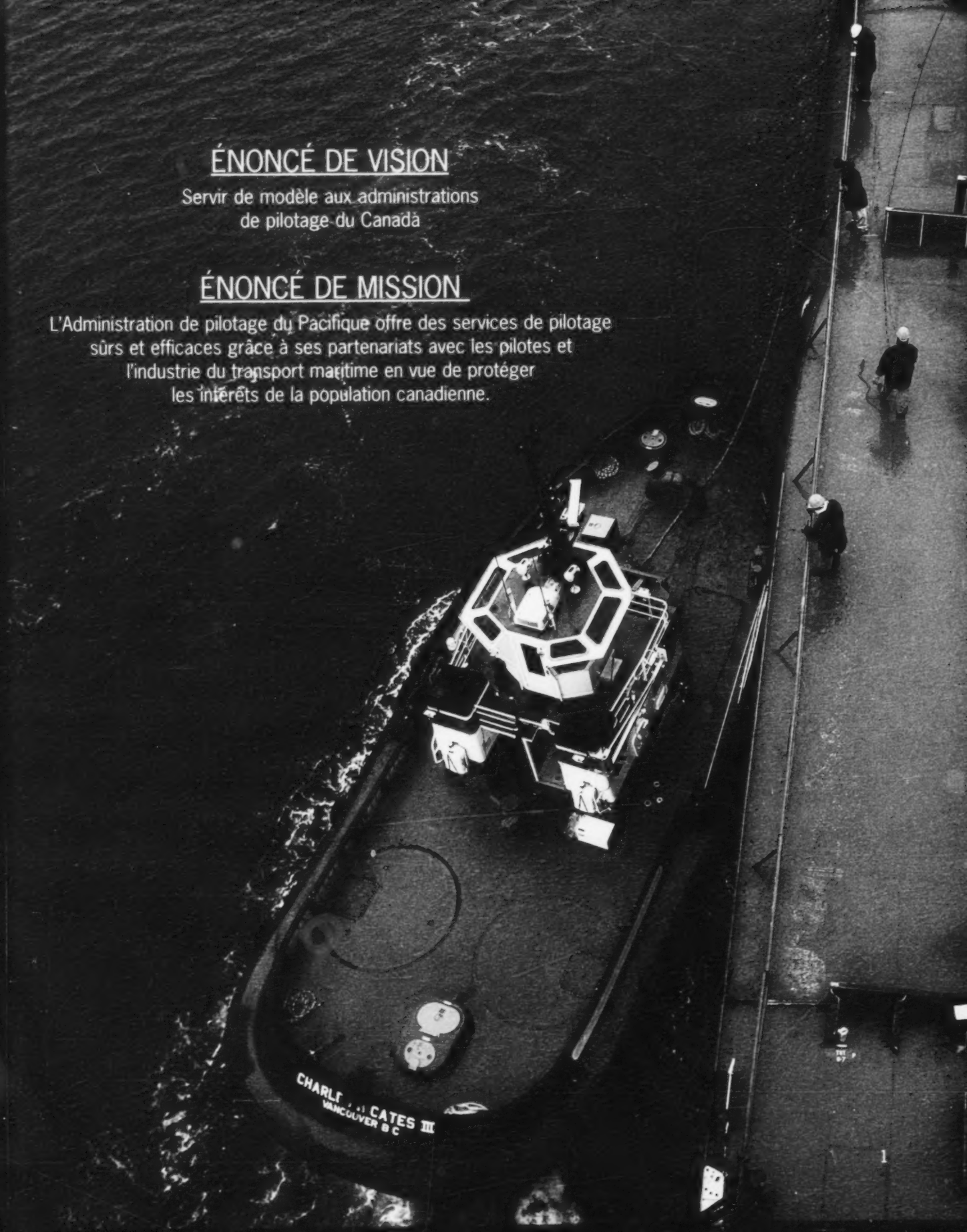
BUREAUX DE REPARTITION:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique)
V8V 1A1

POSTES D'EMBARQUEMENT
DES PILOTS:
Sandheads, au large de Steveston
Brotchie Ledge, au large de Victoria
Cape Beale, au large de Port Alberni
Triple Island, au large de Prince Rupert

*Indique un membre du Comite de vérification

TOUTES LES PHOTOS ONT ÉTÉ GRACIEUSEMENT FOURNIES PAR DAVE ROBLES



ÉNONCÉ DE VISION

Servir de modèle aux administrations de pilotage du Canada

ÉNONCÉ DE MISSION

L'Administration de pilotage du Pacifique offre des services de pilotage sûrs et efficaces grâce à ses partenariats avec les pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de protéger les intérêts de la population canadienne.

FIERS DU TRAVAIL QUE NOUS ACCOMPLISSONS,
FIERS DES EAUX QUE NOUS SILLONNONS.

Objectifs généraux:

1. Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie Britannique et sur le fleuve Fraser.

2. Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3. Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.

4. Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en œuvre des politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime de la côte Ouest du Canada.

Valeurs de l'administration:

1. Honnêteté et intégrité – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions systématiquement les conséquences qu'il pourrait avoir pour toutes les personnes concernées. Nous agissons avec intégrité, ouverture et transparence et nous nous soutenons mutuellement.

2. Relations positives entre les parties – Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous oeuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

3. Qualité du service – Nous nous efforcons d'exceller dans toutes nos activités en maintenant nos efforts de mise à jour, de perfectionnement et d'amélioration. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4. Obligation de rendre des comptes et responsabilité – Nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions à titre de personnes, de membres d'équipes et d'organisme. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à respecter nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs. Si notre engagement en faveur de l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous sommes prêts à mettre en place des améliorations et des changements positifs en travaillant à l'intérieur du système.

5. Adaptabilité et innovation – Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

FURUNO
PACIFIC PILOT
VI

Stratégie

Chaque année, l'Administration de pilotage du Pacifique tient des séances de planification stratégique auxquelles participent le conseil d'administration et les cadres de l'organisation. La dernière en date remonte à septembre 2007 et a porté sur l'adoption des objectifs et stratégies ci-dessous.

Objectif général no 1

Fournir des services de pilotage maritime et autres services connexes sûrs, viables et efficaces pour les eaux côtières de la province de la Colombie-Britannique et pour la voie navigable du fleuve Fraser.

Objectif stratégique no 1

Maintenir l'efficacité et l'efficience de l'Administration pour répondre aux besoins de tous les acteurs de l'activité de transport maritime. Stratégies :

- Continuer la programmation de maintenance de la flotte de vedettes-pilotes.
- Examiner les règles d'affectation des équipements de service afin de réduire les coûts d'exploitation.
- Effectuer une analyse de rentabilité des bateaux à affecter au service de la rivière.
- Instaurer un cadre global de gestion du risque lié à l'ensemble des activités de l'organisation.

Mesures :

- Date des premières mesures prises et suivi des progrès des améliorations.
- Date des évaluations de pilotage effectuées par l'Administration.
- Date des examens de pilotage effectués.
- Examen annuel du cadre et des activités de gestion du risque lié à l'ensemble des activités de l'organisation.

Objectif général no 2

Fournir des services de pilotage sûrs et d'un bon rapport coût-efficacité conformes aux exigences du marché tout en assurant la viabilité financière à long terme de l'Administration.

Objectif stratégique no 2

L'APP doit être financièrement autonome.

Stratégies :

- Évaluer les mécanismes d'établissement des droits afin de s'assurer qu'ils sont équitables et transparents, et qu'ils permettent à l'APP de recouvrer ses coûts.
- Mettre à jour les structures tarifaires de l'Administration afin d'assurer la viabilité financière à long terme, tout en tenant compte des répercussions sur les usagers et sur l'économie.

Mesures :

- Recouvrement à long terme (trois ans) des coûts de fonctionnement
- Budget 2008 : 5 %
- Prévu 2009 : 5 %
- Prévu 2010 : 5 %
- Établissement annuel (début avril) des droits de pilotage pour le remboursement de la totalité des coûts
- Budget 2008 : Décret de 2004-2007
- Prévu 2009 : Décret de 2007-2010
- Prévu 2010 : Décret de 2007-2010

Objectif général no 3

Promouvoir une utilisation plus efficace et plus productive des installations, des équipements et de l'expertise de l'organisation, pour une plus grande sécurité des activités de navigation.

Objectif stratégique no 3

L'APP travaillera en partenariat avec l'industrie du transport maritime et avec tous les intéressés pour être vue comme une organisation visant à la sécurité et à l'efficacité de la navigation maritime.

Stratégies :

- Passer d'un mode réactif à un mode proactif.
- Contribuer à l'enrichissement et à l'utilisation du savoir et de l'expertise de l'APP dans son champ de compétence.
- Chercher activement à établir des partenariats pour promouvoir des objectifs communs de sécurité en matière de navigation fluviale et maritime.

Mesures :

- Stratégie axée des clients et des intervenants.
- Questions stratégiques sur les valeurs de l'Administration lors des rencontres annuelles des intervenants de la navigation fluviale et maritime.
- Participation aux nouveaux projets d'équipement portuaire et propositions à l'intérieur de notre champ de compétence.

Objectif stratégique no 3b

Maximiser la motivation et les compétences du personnel et du conseil d'administration de l'APP pour en faire la meilleure organisation de pilotage fluvial et maritime du pays.

Stratégies :

- Stratégie intégrée de gestion des ressources humaines.
- Organisation de séances d'entreprises bisannuelles personnel / CA.
- Rencontres avec nos collègues situés loin, les stations éloignées.

Mesures :

- Sondage de satisfaction du personnel.
- Taux de roulement du personnel.
- Taux annuel d'utilisation des jours de congé/maladie.

Objectif général no 4

Participer activement à la plupart des travaux de développement au sein de l'Administration et contribuer aux aspects des politiques environnementales, sociales et économiques du mandat de l'APP, à long terme, sur la côte pacifique du Canada.

Objectif stratégique no 4

Travailler en coordination avec le gouvernement et avec les organisations non gouvernementales pour mettre en œuvre des initiatives concernant le développement durable au sein de l'APP.

Stratégies :

- Établir un programme de sensibilisation à l'intérieur et à l'extérieur.
- Établir l'APP en tant que centre de pratique de la formation et de l'équipement nécessaires pour pouvoir intervenir en cas de déversement.

Mesures :

- Adoption du développement environnemental : objectif zéro incident.
- Nouveaux projets de pétrole transit par la flotte de bateaux-pilotes de l'APP : objectif zéro incident.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P. député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C – 29e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous informer que l'Administration de pilotage du Pacifique a excellé dans deux domaines d'importance critique au cours de l'exercice 2007 : celui de la sécurité, avec un nombre record d'opérations sans incident, et celui de la performance financière, avec un bilan légèrement excédentaire. Ces excellents résultats témoignent des efforts concertés de la haute direction, de la gestion et du personnel pour améliorer sans cesse tous les aspects de l'organisation.

Outre les excellents résultats à l'opérationnel, des progrès ont aussi été réalisés dans plusieurs domaines stratégiques et fonctionnels.

L'Administration a pris des mesures pour améliorer les capacités de supervision du conseil grâce à des activités de formation, à la définition des compétences et au recours extensif à la formule des sous-comités présidés par des membres du CA. Des améliorations importantes ont été apportées aux structures de responsabilité et de contrôle en matière financière, en particulier concernant la planification financière et la gestion budgétaire.

Une étude de gestion du risque a été réalisée à la grandeur de l'organisation et les résultats informeront les buts et objectifs de gestion qui seront établis pour l'avenir.

L'Administration de pilotage du Pacifique entretient un excellent dialogue avec ses organes constituants, ce qui a permis de négocier avec succès et sans interruption d'activité la nouvelle convention établie entre les pilotes et la Chamber of Shipping.

L'accent a été mis sur une meilleure compréhension des conditions et des facteurs qui affectent l'industrie du transport maritime. L'Administration utilisera cette information pour continuer d'améliorer ses services et pour être mieux en mesure de parer et de s'adapter aux changements de la conjoncture dans laquelle évoluent ses clients.

En 2008, l'Administration pourra améliorer la qualité de son service grâce à l'ajout de deux nouveaux bateaux-pilotes à sa flottille existante et grâce à l'introduction de nouvelles techniques de gestion de l'information.

Avec le soutien continu de l'industrie pour l'exercice 2008 et pour les exercices qui suivront, l'Administration de pilotage du Pacifique pourra consolider durablement son autonomie financière tout en continuant de répondre de manière exemplaire aux besoins actuels et futurs de l'industrie.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

David K. Gardiner
Président

31 janvier 2008

L'honorable Lawrence Cannon, C.P. député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C – 29e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le ministre,

Nous avons l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2007.

Pour moi, le mot qui résume le mieux les activités de l'exercice 2007 est celui de « consolidation ». Nous avons abordé l'année avec un objectif très clair : améliorer notre situation financière, après avoir terminé l'exercice précédent avec un léger déficit (392 000 dollars), si l'on exclut les droits perçus pour le remplacement des bateaux-pilotes.

Nous pouvons affirmer que la direction et le personnel de l'Administration de pilotage du Pacifique ont été à la hauteur de la situation car nous avons terminé l'exercice 2007 avec un excédent de 197 000 dollars. Nous sommes arrivés à ce résultat en resserrant notre budget de transport, en achetant nos billets d'avion en bloc et en faisant un usage plus efficace de la station de Pine Island. Au cours des trois prochaines années, ces résultats seront consolidés par les partenariats que nous établirons avec l'industrie afin de porter nos investissements à 2,5 millions de dollars, ou 5 pour cent de notre revenu.

Au chapitre des activités, nous avons poursuivi nos programmes de formation et plusieurs apprentis pilotes et pilotes confirmés ont suivi notre programme de stage. Ce programme se donne toute l'année durant, dans deux sites de formation équipés respectivement de simulateurs de passerelle et de simulateur de mission. De plus, des exercices de simulation se sont tenus pour le nouveau terminal conteneurs de Prince Rupert afin de déterminer, avant l'arrivée du premier navire, les besoins de remorquage et de manœuvre qui devront être assurés. Nous croyons que ces programmes de formation et de simulation ont été un important facteur de succès dans la réduction du nombre d'incidents. Avec seulement 7 incidents mineurs sur 13 012 opérations effectuées en 2007, nous avons atteint un record de sécurité. Nous espérons pouvoir un jour faire encore mieux et passer d'un taux de performance sécurité de 99,95 % à 100 %.

Vers la fin de l'exercice, nous avons entrepris de négocier la nouvelle convention des pilotes de la côte de la Colombie-Britannique et nous sommes heureux de déclarer que grâce à la formule de « l'engagement total », nous avons pu arriver à un accord sans nécessité d'arbitrage (FOS). Grâce à la formule de l'engagement total, l'industrie maritime, représentée par la Chamber of Shipping, a été tenue au courant de tous les développements et a appuyé les changements dont il a été convenu.

Bref, nous croyons répondre au mandat qui nous est donné de fournir des services de pilotage dans d'excellentes conditions de sécurité et d'efficacité et nous nous réjouissons de pouvoir aborder l'année 2008 avec la livraison de deux nouveaux bateaux-pilotes. Je tiens à remercier le conseil d'administration, ainsi que la direction, le personnel et notre excellente équipe de pilotes professionnels qui ont su faire de notre organisation un véritable succès.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Kevin Obermeyer
Président-directeur général

31 janvier 2008

XICHANGHAI
PANAMA

TRAFIC

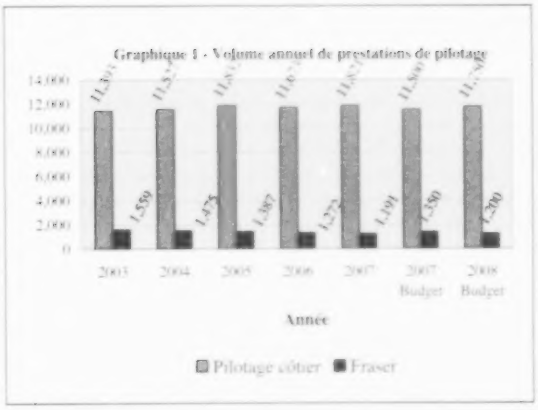
Le principal indicateur du volume d'activité de l'Administration de pilotage du Pacifique est le nombre de mouvements assurés, qui est sensiblement le même d'une année à l'autre, avec les bateaux de croisière constituant la principale source d'activité de la pointe saisonnière (mai-septembre).

Certains voyages dépassent les huit heures et nécessitent donc un second pilote. Les considérations de sécurité étant primordiales, les pilotes sont restreints à des mouvements de huit heures au maximum, suivis de périodes de repos suffisantes. Cette consigne s'applique notamment aux bateaux de croisière qui voyagent dans l'axe nord-sud et à certaines dessertes du Nord, comme Kitimat et Stewart.

Les mouvements de pilotage côtiers sont assurés par 104 pilotes contractuels engagés par l'APP. En 2007, ces pilotes ont assuré 11 821 mouvements côtiers, pour une augmentation de 1 % par rapport à 2006.

Quant au service de pilotage fluvial du Fraser, il est assuré par 8 pilotes salariés, qui ont assuré 1 191 mouvements en 2007, pour une augmentation de 6 % par rapport à 2006.

La côte ouest est un point de transit incontournable pour les matières premières de l'Ouest canadien exportées vers les marchés industriels d'Asie et pour les produits d'Asie importés par le marché nord-américain.



L'Administration de pilotage du Pacifique distingue quatre grandes zones de service : port de Vancouver, île de Vancouver, Nord et fleuve Fraser.

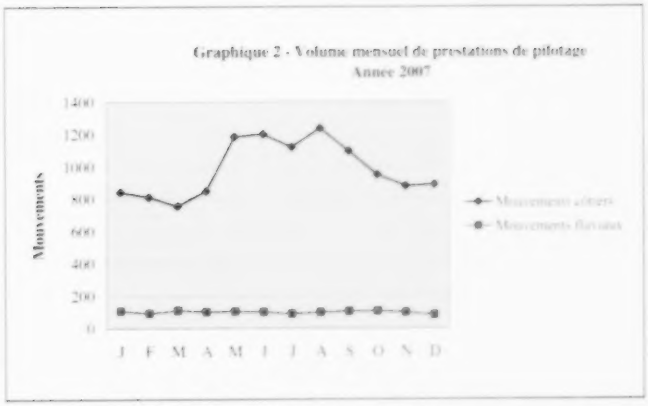
La zone de service du port de Vancouver, qui comprend le terminal maritime de Roberts Bank et le terminal conteneurs de Delta port, est celle qui compte le plus grand nombre de mouvements, avec 63 % de l'ensemble des prestations côtières assurées.

Au total, le volume des cargaisons transitant par le port de Vancouver est passé cette année à 82,7 millions de tonnes, pour une augmentation de 4 % par rapport à 2006.

La zone de service de l'île de Vancouver compte pour 11 % des mouvements de pilotage côtiers assurés par l'APP.

La zone de service du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a pour sa part représenté 10 % des mouvements côtiers assurés en 2007, pour une augmentation de 2 % par rapport à 2006. Cette augmentation est attribuable au plus grand nombre d'escales effectuées par les bateaux de croisière et à l'activité du nouveau terminal conteneurs de Prince Rupert. Il faut ajouter à cela l'augmentation du nombre de prestations exigées par Kitimat (30 mouvements additionnels).

La zone de service du Fraser continue d'être moins achalandée, avec une baisse de 6 % par rapport à l'année précédente. Rappelons que la navigation du fleuve Fraser requiert les services de pilotes côtiers pour la desserte Sandheads-Brotchie et autres ports côtiers de la Colombie-Britannique. Cette zone de service représente également 10 % du volume des mouvements côtiers assurés par l'APP.



Le graphique 2 donne les chiffres mensuels des mouvements assurés au cours de l'année 2007. Il montre l'impact du secteur des croisières sur les services de pilotage côtiers dans la période de pointe saisonnière mai-septembre.

RÉSULTATS FINANCIERS POUR L'EXERCICE 2007

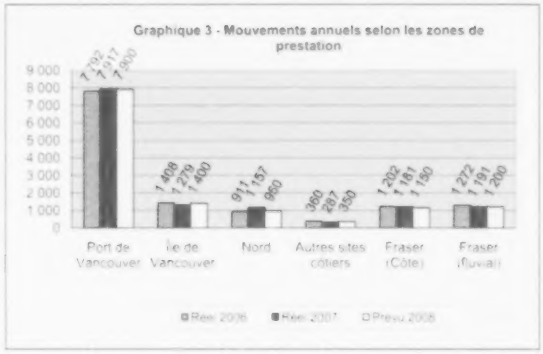
L'Administration de pilotage du Pacifique a terminé l'exercice 2007 avec un excédent de 1,566 million $ (3 % des revenus annuels), comparativement à 1,032 million $ pour 2006.

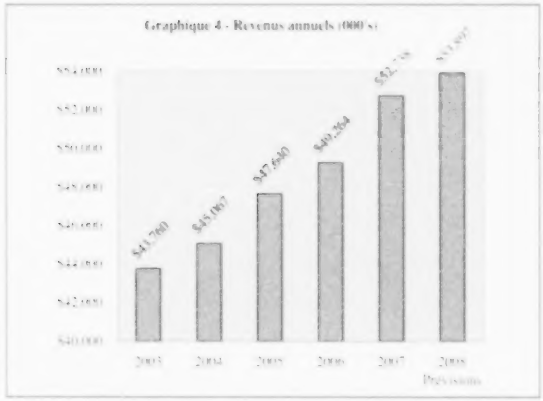
Les revenus de l'exercice 2007 comprennent une tranche de 1,369 million $ pour les droits perçus au titre du programme de remplacement des bateaux-pilotes. Il s'agit d'un tarif de 180 $ par mouvement qui a été établi en accord avec l'industrie pour financer la construction de nouveaux bateaux-pilotes, et qui sera en vigueur jusqu'à ce que l'on ait atteint le financement du programme, soit vers 2012.

Il convient de noter que si les droits perçus pour ce programme sont déduits de l'excédent (3 %), celui-ci est ramené à moins de 0,5 %.

En 2007, les revenus de pilotage côtier ont été supérieurs aux prévisions en raison de l'augmentation croissante des tonnages assurés (augmentation moyenne de 5 % des droits perçus pour chaque navire piloté par rapport à 2006). De plus, le volume des mouvements côtiers effectivement assurés a dépassé de 3 % celui qui avait été prévu, tout une augmentation correspondante des indemnités perçues au titre des voyages du personnel de pilotage. Les revenus réalisés par le service de pilotage du Fraser n'ont pas été à la hauteur des prévisions en raison de la baisse d'achalandage enregistrée dans cette zone.

Par contre, l'augmentation des traitements et indemnités versés aux pilotes contractuels a eu pour effet d'atténuer le plus grand des revenus de pilotage côtier. Soulignons toutefois que le montant des honoraires et indemnités versés aux pilotes salariés a été moins important que prévu en raison d'un départ à la retraite. Le budget 2007 prévoyait un montant de 250 000 $ pour des travaux de réparation importants sur nos embarcations. Un allongement des travaux prévus a été modifié au cours de l'année, en vue notamment d'un important élargissement du radoub programmé pour 2008, ce qui a mené à une économie de 257 000 $. Les autres postes de dépenses, qui sont principalement constitués par les frais généraux, ont été inférieurs de 457 000 $ aux montants prévus, l'économie la plus importante étant celle des frais d'entretien (191 000 $), qui ont été capitalisés via le programme de remplacement des bateaux-pilotes.





Graphique 5

Catégories de revenus (en milliers de $)	Réel 2007	Prévu 2007	Différence	Prévu 2008
Pilotage côtier	37 441 $	39 912 $	2 471 $	41 703 $
Pilotage fluvial	2 303	2 580	(277)	2 376
Voyages du personnel (honoraires)	5 618	5 430	188	6 009
Voyages du personnel (équipement)	5 847	5 720	127	6 345
Droits-Remplacement des bateaux-pilotes	1 369	1 460	(91)	1 402
Autres revenus	127	60	67	60
Total des revenus	52 706 $	55 260 $	2 474 $	53 897 $
Catégories de dépenses (en milliers de $)				
Honoraires des pilotes contractuels	34 647 $	31 170 $	(2 477) $	33 740 $
Frais/Bateaux-pilotes	6 610	6 680	70	6 281
Transport et voyages	4 823	4 850	27	4 966
Salaires et charges sociales du personnel	2 556	2 540	(46)	2 700
Salaires et charges sociales des pilotes salariés	2 053	2 320	267	2 180
Autres dépenses	1 193	1 680	487	1 960
Formation des pilotes	658	670	12	890
Total des dépenses	51 172 $	49 510 $	(1 662) $	52 719 $
Dépassement net (Déficit)	1 566 $	750 $	816 $	1 178 $
Dépassement net (Déficit) excluant frais de bateaux	197 $	(710) $	907 $	(224) $

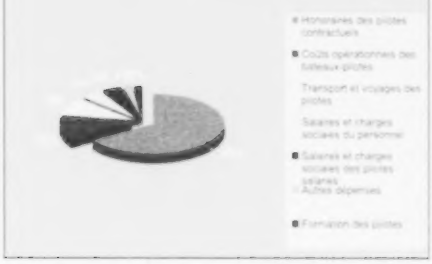
Le graphique 5 donne la ventilation des principaux postes de revenus et de dépenses ainsi que le budget établi pour 2008.

Il convient de rappeler que depuis sa création en 1972, l'Administration de pilotage du Pacifique s'est avérée rentable et a organisé ses finances de manière à pouvoir continuer de l'être.

Une proportion de 80 % des dépenses annuelles totales engagées par l'Administration en 2007 concernait soit des contrats de service, soit des conventions collectives.

Le graphique 6 montre les principales catégories de dépenses en tant que pourcentage des dépenses totales pour l'exercice 2007.

Graphique 6 - Catégories de dépenses réellement engagées en 2007


Honoraires des pilotes contractuels
Coûts opérationnels des bateaux-pilotes
Transport et voyages des pilotes
Salaires et charges sociales du personnel
Salaires et charges sociales des pilotes salariés
Autres dépenses
Formation des pilotes

DÉCLARATIONS D'INCIDENTS

L'APP distingue trois classes d'enquêtes portant sur les déclarations d'incidents et d'accidents. La classe d'enquête à laquelle doit être soumis un incident ou un accident ne sera pas établie avant que tous les éléments d'information reçus soient disponibles et que l'on puisse déterminer les problèmes de sécurité susceptibles d'amélioration. Dans certains cas, il faut procéder à une évaluation in situ et à des entrevues d'information.

Enquêtes de classe A :

Enquête qui a un taux de probabilité élevé de déboucher sur l'amélioration des conditions de sécurité de la navigation, en ce qu'elle est tout à fait apte à réduire le taux de risque auquel sont exposés les individus, les bâtiments ou l'environnement.

Enquêtes de classe B :

Enquête qui a un taux de probabilité moyen de déboucher sur l'amélioration des conditions de sécurité de la navigation, en ce qu'elle est moyennement apte à réduire le taux de risque auquel sont exposés les individus, les bâtiments ou l'environnement.

Enquêtes de classe C :

Enquête qui a un faible taux de probabilité de déboucher sur l'amélioration des conditions de sécurité de la navigation, en ce qu'elle est peu apte à réduire le taux de risque auquel sont exposés les individus, les bâtiments ou l'environnement.

Graphique 7

Année	Mouvements sans incident	Incidents	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
2003	99,869%	17	0	4	13
2004	99,907%	12	0	2	10
2005	99,931%	9	0	0	9
2006	99,939%	8	0	3	5
2007	99,946%	7	0	0	7

Le graphique 7 montre le taux effectif d'incidents enregistrés par l'Administration au cours des cinq dernières années.

RÉALISATIONS 2007

- La station d'accostage de Pine Island a servi 366 navires sur 52 de jour que l'an dernier. Cette station est vouée aux bateaux de croisière qui transitent dans nos eaux et permet de procurer à ceux-ci une plus grande flexibilité de mouvement.
- Le personnel de l'Administration a été soumis à un sondage de satisfaction concernant l'organisation dans son ensemble et les conditions de travail en particulier. La cote de satisfaction générale est passée de 3,9 (2006) à 4,1 (2007). L'objectif que s'était donné la direction était de 4,0.
- Quatorze pilotes confirmés ont fait un stage au centre de formation sur modèles d'Iawa (Pologne).
- Douze pilotes confirmés ont fait un stage au simulateur de mission intégrée sur passerelle du Star Center en Floride.
- Quatre pilotes confirmés ont fait un stage sur les systèmes de propulsion Azipod au Star Center (Floride).
- Un programme de simulation destiné à la formation des pilotes confirmés a été développé au Pacific Maritime Institute de Seattle, en partenariat avec le Port de Prince Rupert. Ce programme modélise le nouveau terminal conteneurs de Prince Rupert. Au cours de l'année, 68 pilotes ont reçu de la formation, le reste de l'effectif était programmé pour le premier trimestre de 2008.
- Une convention de service d'une durée de quatre ans a été négociée avec la B.C. Coast Pilots Ltd. et sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2011. Les travaux de négociation ont suivi le modèle de « l'engagement total » et se sont déroulés en étroite consultation avec les acteurs de l'industrie.
- Un atelier sur l'évaluation du risque s'adressant au personnel préposé aux mouvements de pilotage a été donné par les vérificateurs internes de l'Administration.
- Le programme de construction des nouveaux bateaux-pilotes respecte le budget établi et la livraison des deux premiers bâtiments est prévue pour mars et pour septembre 2008 respectivement.

PERSPECTIVES DE L'APP AU-DELÀ DE L'ANNÉE 2008

Bateaux pilotes

Les travaux de construction de deux nouveaux bateaux pilotes à grande vitesse ont commencé début 2007. La livraison de ces deux bâtiments ultramodernes est prévue pour mars et septembre 2008 respectivement. Lorsqu'il sera terminé, ce programme de construction aura coûté 8,6 millions $ et aura été financé en majeure partie par le biais d'emprunts bancaires. Un tarif spécial de 180 $ par mouvement est prélevé pour le financement de ce programme et a généré un revenu de 1,360 million $ en 2007. L'industrie consent entièrement à ce projet et reçoit un bulletin trimestriel sur l'état des travaux et la situation du dispositif de financement. La coordination et le suivi ont été confiés à un bureau d'ingénieurs.

Activités financières – Révision de la structure tarifaire le 1er janvier 2008 En 2007, l'industrie a soumis à une consultation au moyen d'un avis public publié dans la Gazette et qui a été approuvée pour application au taux de 3 % à compter du 1er janvier 2008. Les droits perçus pour le pilotage des navires étrangers et canadiens ont également été revus en fonction des volumes de trafic à assurer.

L'Administration a également obtenu une prolongation de sa marge de crédit pour financer certains coûts, dont ceux de la mise à niveau du service régulier avec la B.C. Coast Pilot Ltd. Cette augmentation, qui est le résultat d'une recommandation du médiateur, a reçu l'aval de l'industrie et devrait entrer en vigueur le 1er mai 2008.

Systèmes informatiques

En 2006, après avoir étudié les divers systèmes disponibles, le conseil de l'APP a conclu un contrat avec un fournisseur local de logiciels de gestion informatique spécialisée dans les activités de pilotage, mouvements et facturation. Au cours de l'année 2007, le module de gestion des activités d'affectation des mouvements a été lancé et mis à l'essai à la satisfaction de l'Administration. La mise à l'essai du module de comptabilité des opérations (facturation et comptes débiteurs) se poursuivra au cours de 2008. Le nouveau système informatique devrait être en service d'ici la fin de l'année 2008. Il permettra à l'APP d'offrir divers types de services par le biais du Web.

Futurs partenaires

Deux ports – Vancouver, Fraser et Nord-Fraser – ont annoncé qu'ils s'installeront aux nombreux à compter du 1er janvier 2008. La nouvelle entité portuaire sera désignée « Administration portuaire Fraser ». Un des deux ports a mené de nombreuses activités de planification portuaire et de développement des terminaux conventionnels, ou facilement à rénover, des biens en propriété et à destination des marchés étrangers. Comme cette nouvelle structure de management aura un impact changeant sur les activités de navigation actuelles, des services seront offerts sous peu afin d'aider l'APP.

Gestion du risque

L'environnement à la pointe évolue sur la gestion du risque à la suite d'un projet pilote. Une initiative portant sur la gestion du risque à l'échelle de toute l'organisation (ERM) est actuellement en cours. Cet exercice porte sur tous les aspects de l'APP et nécessitera sur la mise en place d'un plan détaillé de gestion du risque.

ÉTAT DU PROGRAMME DE RECRUTEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'EFFECTIF DE PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2007

Au cours de l'année 2007, quatre pilotes de navigation intérieure ont reçu leur brevet de pilote et un contingent de quatre nouveaux pilotes a été engagé au mois de novembre.

Avec l'arrivée des quatre nouveaux apprentis, le rôle d'Administration au programme d'apprentissage en pilotage hauturier est remonté à sept (31 décembre 2007). La prochaine session d'examen a été prévue pour avril 2008 et on s'attend à identifier quelques candidats.

Au 31 décembre 2007, les chiffres figurant sur le rôle

CONSULTATION AVEC LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE

L'équipe de gestion de l'APP a effectué sa sixième enquête auprès des acteurs de l'industrie du transport maritime et a rencontré au cours de l'année 33 % des agences de transport en activité.

Pour la troisième année de suite, un sondage a été effectué pour connaître le taux de satisfaction de l'industrie concernant la manière de servir avisée par l'Administration. La cote de satisfaction globale obtenue pour l'année 2007 a été de 4,2. L'objectif établi pour le niveau de service est de 4 et il est inscrit dans le plan stratégique.

Le conseil d'administration de l'APP invite régulièrement les acteurs de l'industrie et les représentants des principaux ports de la Colombie-Britannique à la rendre visite et à lui faire part de leurs points de vue sur les activités opérationnelles de l'organisation.

ENONCE DES RESPONSABILITES DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils reposent sur les meilleurs jugements et estimations de la direction, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et dans le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'intermédiaire d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, soit la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de produire un rapport sur ces états financiers.

Le président et directeur général,

K. G. Obermeyer

Le directeur des finances,

B. D. Chadwick

Le 29 janvier 2008

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2007 et les états des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des instruments financiers exposé à la note afférente aux états financiers 2, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai pu prendre acte au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et les règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Andrew Lennox, CGA, CMA
vérificateur général adjoint

Vancouver, Canada
Le 29 janvier 2008

Bilan 31 décembre (en milliers)

ACTIF	2007	2006
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 403 $	1 622 $
Créances	4 487	4 816
Frais payés d'avance	116	101
	7 006	6 539
À long terme		
Placements à long terme (note 5)	921	1 227
Immobilisations corporelles (note 6)	9 064	4 576
	9 985	5 803
	16 991 $	12 342 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	4 852 $	4 906 $
Dette bancaire (note 7)	3 430	310
	8 282	5 216
À long terme		
Indemnités de départ (note 9)	1 098	1 092
	9 380	6 308
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	806	806
Bénéfices non répartis	6 805	5 228
	7 611	6 034
	16 991 $	12 342 $

Engagements et éventualités (notes 12 et 13)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Le président, _____ Un membre, _____

Etat des resultats, du resultat etendu et des benefices non repartis
Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

Produits	2007	2006
Droits de pilotage (note 10)	52 618 $	49 119 $
Intérêts et autres produits	120	145
	52 738	49 264
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	33 647	31 114
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	6 010	5 598
Transport et déplacements	4 823	4 849
Salaires et avantages sociaux du personnel	2 588	2 589
Salaires et avantages sociaux des pilotes	2 053	2 267
Formation des pilotes	858	641
Services professionnels et spéciaux	327	290
Amortissement	228	228
Services publics, fournitures et approvisionnements	202	193
Locations	199	194
Services informatiques	105	130
Communications	69	64
Réparations et entretien	63	66
Frais d'intérêt	-	9
	51 172	48 232
Résultat net de l'exercice	1 566	1 032
Autres éléments du résultat étendu	-	-
Résultat net de l'exercice et résultat étendu	1 566	1 032
Bénéfices non répartis, au début de l'exercice, tels que présentés précédemment	5 228	4 196
Changement de convention comptable (note 2)	11	-
Bénéfices non répartis au début de l'exercice, tels que retraités	5 239	4 196
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	6 805 $	5 228 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Etat des flux de trésorerie, Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

Activités d'exploitation	2007	2006
Rentrées de fonds — clients	52 658 $	48 382 $
Sorties de fonds — fournisseurs et employés	(50 632)	(47 932)
Autres produits reçus	182	104
Versements d'indemnités de départ	(137)	(139)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	2 071	415
Activités d'investissement		
Achat de placements	(1 008)	(1 476)
Produits de la cession de placements	1 314	1 439
Acquisition d'immobilisations corporelles	(4 716)	(1 279)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(4 410)	(1 316)
Activités de financement		
Remboursement de l'emprunt bancaire	-	(69)
Dette bancaire	3 120	200
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	3 120	131
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	781	(770)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	1 622	2 392
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	2 403 $	1 622 $
Représentés par :		
Trésorerie	178 $	216 $
Placements à court terme	2 225	1 406
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés	100 $	9 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Elle a pour objectif général de faire fonctionner d'une manière et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage offerts sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des pilotes employés de l'Administration.

L'Administration est une société d'État visée à la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

Les tarifs des droits de pilotage que l'Administration impose aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la Loi sur le pilotage. Ces tarifs sont établis de manière à couvrir les dépenses engagées pour assurer le service de pilotage, ainsi que les frais d'exploitation de l'Administration. Conformément aux dispositions réglementaires concernant le remboursement des droits de pilotage, les droits imposés sont versés à l'Office des transports du Canada, qui est alors tenu d'aviser le propriétaire du navire ou son mandataire, relativement au projet des autorités publiques, ayant été consultées. L'Office doit tenir une audience publique dans les 120 jours après avoir reçu cet avis, à moins que l'Administration et l'intéressé aient pu régler l'affaire.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la Gazette du Canada. Cependant, dans les cas où l'Office a recommandé des droits de pilotage différents de ceux proposés par l'Administration, celle-ci fait en sorte de communiquer à l'intéressé à la fois les droits proposés et les droits recommandés par l'Office, ou vice versa, le cas échéant. À moins que personne ne s'en serve, ces droits demeurent, à l'exception d'une période durant laquelle le gouverneur en conseil modifie ou révoque une décision de l'Office ou instruit celui-ci de procéder à un examen.

Les tarifs sont fixés de manière à offrir des conditions équitables et concurrentielles aux différentes catégories de navires assujettis. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de faire ses frais et de financer certaines immobilisations.

2. Changement de convention comptable

Depuis le 1er janvier 2007, l'Administration a adopté les nouvelles normes comptables des chapitres 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », 3861, « Instruments financiers – présentation et informations à fournir », 1530, « Résultat étendu », et 3865, « Couvertures », du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Conformément aux exigences de ces nouvelles normes, les résultats de l'exercice précédent n'ont pas été retraités.

Selon le cadre de ces nouvelles normes, les actifs et les passifs financiers sont généralement comptabilisés à leur juste valeur et ensuite comptabilisés selon une catégorie. Les actifs financiers détenus aux fins de transaction et disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur. Les passifs financiers sont classés comme étant détenus à des fins de transaction ou comme autres passifs financiers. Les profits et pertes non réalisés des actifs disponibles à la vente sont temporairement comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu jusqu'à ce que les profits ou pertes soient réalisés.

L'Administration a évalué ses catégories comme suit :

Les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont comptabilisés à leur juste valeur. Les profits et pertes non réalisés découlant de la variation de la juste valeur sont comptabilisés dans le résultat net de l'exercice au cours duquel ils surviennent. L'évaluation de ces placements à la juste valeur permet une meilleure communication entre les flux de trésorerie et le mode de gestion du portefeuille.

Les créances, classées comme actifs financiers, ainsi que les créditeurs et charges à payer et la dette bancaire, classés comme autres passifs financiers, sont d'abord évalués à leur juste valeur, qui correspond souvent à leur coût après amortissement en raison de leur échéance à court terme. Les réévaluations périodiques subséquentes sont comptabilisées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. L'Administration n'a pas classé d'actifs financiers détenus jusqu'à l'échéance.

La mise en œuvre de nouvelles normes comptables a eu différentes conséquences à l'ouverture de l'exercice 2007, le 1er janvier 2007. Le placement à long terme de l'Administration est maintenant inscrit à sa juste valeur comptable de 1 227 000 $ à cette date plutôt qu'à 1 218 000 $. La différence de 11 000 $ a été reclassée à titre d'ajustement cumulé à la juste valeur inscrit dans les bénéfices non répartis. L'actif représentant les charges payées d'avance a été réduit de 2 000 $ et l'actif au titre des avantages futurs a été augmenté de 13 000 $, afin de refléter l'incidence des nouvelles normes.

Dans le chapitre 3855, il est question notamment des dérivés, du traitement de la dette et des autres instruments financiers. La société utilise divers types de contrats pour gérer son exposition aux risques découlant de ses activités financières et d'exploitation. Elle ne conclut pas de contrats à des fins spéculatives. Les dérivés sont évalués à la juste valeur, et les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans le résultat net, sauf si le dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie. Dans ce cas, la partie efficace de la variation de la juste valeur est comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu jusqu'à ce que les éléments couverts influent sur le résultat net. La partie inefficace de la variation de la juste valeur est immédiatement comptabilisée dans le résultat net. L'Administration n'a pas de dérivés incorporés qui doivent être séparés du contrat hôte et comptabilisés distinctement.

Le chapitre 3861 établit des normes de présentation et d'information à fournir. Il a été modifié par suite de l'adoption des chapitres 1530 et 3865 et des changements connexes apportés au chapitre 3251, « Capitaux propres ». Les modifications apportées aux normes de présentation visent à améliorer la présentation des données financières, mais elles ne sont pas importantes.

Par suite de la nouvelle norme pour les instruments financiers, l'Administration a choisi de se conformer au chapitre 3865, « Couvertures », du Manuel de l'ICCA. Ces normes sont axées sur la comptabilisation de la relation financière, la documentation de la stratégie de gestion du risque de l'entité relative à la couverture et l'évaluation de l'efficacité de la couverture.

3. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides; ce sont des dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes à un taux d'intérêt moyen pondéré de 3,5 %.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et de construction et les intérêts des prêts à la construction. Les montants présentés au titre des travaux en cours sont virés à la catégorie d'immobilisations appropriée lorsque les travaux sont achevés et sont ensuite amortis. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants :

Bâtiments et flotteurs		10 - 20 ans
Bateaux-pilotes		25 ans
Matériel	– communication et autre	5 - 10 ans
	– informatique	3 ans
Améliorations locatives		10 ans ou le reste de la durée du bail

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces paiements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les employés. La direction établit l'obligation au titre des indemnités constituées, suivant l'hypothèse que tous les employés ne quitteront pas volontairement l'Administration avant d'avoir accumulé dix années de service. Ces indemnités représentent la seule obligation de l'Administration qui exige des paiements futurs.

Apport en capital

Les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles transférées du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régime de retraite

Les employés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût entier pris en charge par l'employeur. Ce montant est actuellement fondé sur un multiple des cotisations exigées des employés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du régime. Ces cotisations représentent les obligations totales de l'Administration et elles sont passées en charges dans l'exercice où les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue à l'heure actuelle de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Placements

L'objectif de la politique de placements à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations garanties par le gouvernement du Canada.

Conformément au chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », l'Administration a décidé de désigner tous ses placements comme étant détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont comptabilisés à leur juste valeur. La juste valeur est fondée sur le prix coté des titres à la fin de l'exercice. L'achat ou la vente de placements est comptabilisé à la date de règlement.

Les profits et les pertes réalisés sur la vente des placements sont constatés dans les produits de placements de l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les profits et les pertes non réalisés découlant de la variation de la juste valeur sont constatés dans les produits de placements de l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les produits de placements qui proviennent des intérêts sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les produits de placements sont présentés après déduction des frais de placements.

Recours à des estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers ainsi que sur les montants déclarés des produits et des charges pendant l'exercice visé. L'application de ces principes a surtout une incidence sur les indemnités de départ des employés. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

Modifications comptables futures

Le 1er septembre 2006, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables dans le Manuel aux chapitres 3862 « Instruments financiers – Informations à fournir », 3863 « Instruments financiers – Présentation » et 1535 « Informations à fournir concernant le capital ». Ces normes s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er octobre 2007 et feront par conséquent leur entrée en vigueur pour l'Administration le 1er janvier 2008.

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861 « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation », tout en reprenant et en précisant les obligations d'information et reprennent toutes celles les exigences de présentation. Les nouveaux chapitres mettent davantage l'accent sur les informations à fournir concernant la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers et la façon dont l'entité gère ces risques. La direction étudie actuellement ces chapitres pour déterminer leur applicabilité et évaluer leurs répercussions sur les états financiers de l'Administration.

Le chapitre 1535 exige que l'entité fournisse des informations sur (i) ses objectifs, ses politiques et ses procédés de gestion du capital, (ii) les données quantitatives ayant à trait à ce qu'elle considère être du capital, (iii) le risque si elle ne s'est pas conformée aux exigences liées au capital et, (iv) pour le cas où elle ne s'y serait pas conformée, quelle pourrait en être les conséquences de cette non-conformité. Ce chapitre n'aura probablement que des impacts sur les états financiers de l'Administration, car son capital consiste en du capital d'apport fourni par le gouvernement du Canada.

4. Instruments financiers

L'Administration place ses fonds dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Etant donné leur nature à court terme, les créances, les créditeurs et charges à payer et la dette bancaire ont une valeur comptable qui correspond approximativement à leur juste valeur.

Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier.

5. Placements à long terme et produits de placements

Le Conseil d'administration de l'Administration a établi une politique de gestion des placements.

a) Placements de portefeuille

	2007		2006	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
	(en milliers)		(en milliers)	
Obligations du gouvernement du Canada	501 $		782 $	775 $
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	420		456	452
	921 $		1 238 $	1 227 $

b) Produits de placements

	2007	2006
	(en milliers)	(en milliers)
Intérêts	111 $	76 $
Gains et pertes		
Gains réalisés au cours de l'exercice	-	2
Variation de la juste valeur au cours de l'exercice	(7)	-
Frais de gestion des placements	(6) $	(6) $
	98 $	72 $

c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel de ces placements est de 4,01 % pour l'exercice (3,77 % en 2006).

d) Gestion du risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers réside dans la possibilité qu'a l'émetteur d'un instrument à échéance déterminée de ne pas remplir ses obligations. Afin de gérer ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

e) Gestion du risque de change

L'Administration n'a aucun placement libellé en devises.

f) Gestion du risque de taux d'intérêt

Les variations des taux d'intérêt peuvent influer sur la juste valeur du portefeuille de placements. Le risque lié aux taux d'intérêt est réduit par la gestion de la durée du portefeuille à échéance fixe et par le rééquilibrage mensuel des placements selon l'indice composé canadien à court terme du S & P. Les taux d'intérêt des placements à long terme sont fixes. Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices.

6. Immobilisations corporelles

	2007			2006		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
		(en milliers)			(en milliers)	
Bâtiments et flotteurs	275 $	215 $	60 $	275 $	199 $	76 $
Bateaux-pilotes	4 728	1 928	2 800	4 728	1 773	2 955
Moteurs de remplacement et générateurs (1)	389	-	389	353	-	353
Matériel						
- communication et autre	308	214	94	437	353	84
- informatique	250	239	11	273	250	23
Améliorations locatives	97	82	15	97	68	29
Travaux en cours - bateaux-pilotes (2)	5 374	-	5 374	963	-	963
Travaux en cours - système informatique (3)	321	-	321	93	-	93
	11 742 $	2 678 $	9 064 $	7 219 $	2 643 $	4 576 $

(1) Moteurs de remplacement et générateurs pour la remise à neuf de la flotte de bateaux-pilotes.

(2) Comprend les frais de conception, le coût des moteurs, les frais de gestion de projet, les intérêts, les frais juridiques et les frais de chantier naval pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes.

(3) Logiciels et frais juridiques liés à un système informatique.

7. Dette bancaire

L'Administration a une facilité de crédit à vue renouvelable d'un maximum de 1,0 million de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,75 %. L'Administration peut utiliser cette facilité avant le 30 septembre 2008. Le 30 septembre 2008, l'Administration peut demander une prolongation d'un an.

L'Administration a une facilité de crédit à terme non renouvelable d'un maximum de 7,5 millions de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,75 % ou aux taux d'acceptation bancaire plus 0,20 %, au choix de l'Administration. Au 31 décembre 2007, l'Administration empruntait au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,75 %. L'Administration peut utiliser cette facilité avant le 30 septembre 2008. Le 30 septembre 2008, l'Administration peut demander une prolongation d'un an ou contracter un emprunt à terme dont l'échéance sera au plus tard le 30 septembre 2015.

	2007	2006
	(en milliers)	(en milliers)
	80 $	310 $
	3 350	-
Moins la tranche à court terme	(3 430)	(310)
	- $	- $

L'Administration a aussi une facilité de crédit à l'exploitation d'un maximum de 2,0 millions de dollars. Le taux d'intérêt correspond au taux préférentiel de la banque. La facilité de crédit n'avait pas été utilisée à la fin de l'exercice (ni en 2006). La facilité de crédit peut être utilisée au besoin par l'Administration. Elle ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

8. Régime de retraite

L'Administration est tenue de contribuer au Régime de retraite de la fonction publique. Le Régime procure des avantages en fonction des années de service et de la rémunération moyenne à la date de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées en fonction de la hausse de l'indice des prix à la consommation. L'Administration verse 2,14 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 126 500 $ (120 400 $ en 2006), la portion du salaire de l'employé au-dessus de ce montant est sujette à une cotisation de 7,00 $ par l'employeur (7,20 $ en 2006) pour chaque dollar versé par l'employé. Voici les cotisations versées au Régime au cours de l'exercice :

	2007	2006
	(en milliers)	(en milliers)
Administration	727 $	680 $
Employés	288	268

9. Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne prévoit aucun actif. Cela entraîne donc un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Voici l'information, évaluée à la date du bilan, à propos de ce régime :

	2007	2006
	(en milliers)	(en milliers)
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 216 $	1 277 $
Coût de l'exercice	117	78
Indemnités versées au cours de l'exercice	(137)	(139)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 196 $	1 216 $
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs et charges à payer)	98 $	124 $
Tranche à long terme	1 098	1 092
	1 196 $	1 216 $

10. Droits de pilotage

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration charge des frais d'utilisation de 180 $ (180 $ en 2006) chaque fois qu'un bateau-pilote lui appartenant est utilisé pour transporter un pilote. Ces frais sont imposés dans le but de financer le coût de remplacement des bateaux-pilotes (note 6).

	2007	2006
	(en milliers)	(en milliers)
Droits de pilotage	51 249 $	47 695 $
Frais imposés pour le remplacement des bateaux-pilotes	1 369	1 424
Total des droits de pilotage	52 618 $	49 119 $

11. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Les opérations sont enregistrées à la valeur d'échange, qui correspond approximativement à la juste valeur. Les montants de ces opérations ne sont pas très importants et n'ont aucune répercussion notable sur les présents états financiers.

12. Engagements

L'Administration a conclu un marché avec un chantier naval de la Colombie-Britannique pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Selon le marché, l'Administration doit débourser 1 997 000 $ en 2008 et 121 000 $ en 2009.

L'Administration a également conclu un marché avec un fournisseur de logiciels pour l'acquisition d'un système de répartition, de facturation et de créances sur le Web pour le pilotage. Selon le marché, l'Administration doit débourser 52 875 $ en 2008 et effectuer des paiements annuels de 39 000 $ de 2008 à 2012 pour l'entretien du système.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 82 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une quote-part proportionnelle des frais annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 67 000 $ pour 2008 (61 000 $ en 2007).

13. Éventualités

Au 31 décembre 2007, l'Administration fait l'objet d'une réclamation en cours liée à ses pratiques de recrutement. L'issue de cette réclamation ne peut être déterminée pour le moment. La direction est d'avis que le règlement de la réclamation n'aura pas d'incidence négative importante sur l'Administration.

14. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de l'exercice précédent ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.

Graphique 8

Bilans financiers antérieurs (en milliers $)

	Réel 2003	Réel 2004	Réel 2005	Réel 2006	Réel 2007	Prévu 2008
Résultats financiers						
Revenus	43 760 $	45 067 $	47 640 $	49 264 $	52 738 $	53 897 $
Dépenses	42 047	45 666	47 736	48 232	51 172	52 719
Revenu net (Déficit)	1 713 $	(599) $	(96) $	1 032 $	1 566 $	1 178 $
Situation financier						
Actif actuel	6 767 $	5 860 $	6 202 $	6 539 $	7 006 $	6 035 $
Passif actuel	4 621	4 813	4 779	5 216	8 282	4 500
Fonds de roulement	2 146 $	1 047 $	1 423 $	1 323 $	(1 276) $	1 535 $
Valeur immobilisée nette	3 614 $	3 462 $	3 525 $	4 576 $	9 064 $	12 452 $
Indicateurs de rendement						
Nombre moyen de pilotes						
Pilotage côtier	100	99	100	96	96	100
Pilotage fluvial (Fraser)	9	11	10	9	8	8
Nombre de mouvements						
Pilotage côtier	11 393	11 527	11 832	11 673	11 821	11 750
Pilotage fluvial (Fraser)	1 559	1 475	1 387	1 272	1 191	1 200
Revenus moyens de pilotage par mouvement ($ réels)						
Pilotage côtier	2 683 $	2 727 $	2 850 $	2 970 $	3 171 $	3 209 $
Pilotage fluvial (Fraser)	1 664 $	1 683 $	1 759 $	1 726 $	1 934 $	1 980 $